Deutscher Bundestag
7. Wahlperiode

Drucksache 7/508
04. 05. 73

Sachgebiet 951

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Orgaß, Rollmann, Katzer, Müller (Remscheid), Dr. Eyrich, Frau Tübler, Dr. Evers, Vogt, Dr. Wörner, Damm, Dr. Prassler, Mick, Dr. Zeitel, Müller (Berlin), Mursch (Soltau-Harburg), Pieroth, Dr. Ritz und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 7/407 –

betr. soziale Folgewirkungen aus der Lage der deutschen Seeschiffahrt

Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 27. April 1973 – See 3/6 VA 73 II – die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit den Bundesministern der Finanzen, für Wirtschaft und für Arbeit und Sozialordnung wie folgt beantwortet:

1971 und 1972 sind nach Angaben des Bundesverkehrsministeriums mindestens 637 seegehende Handelsschiffe unter fremde Flagge durch Verkäufe oder Ausflaggung gebracht worden mit zusammen ca. 2 600 000 BRT. Setzt man im Durchschnitt pro Schiff einschließlich der dafür notwendigen Reserven ca. 30 Mann Besatzung, so sind in der deutschen Seeschiffahrt die Arbeitsplätze um ca. 19 000 zurückgegangen. Tatsächlich verringerte sich der Personalbestand in der deutschen Seeschiffahrt im gleichen Zeitraum von 56 361 auf 45 494 Seeleute.

Durch ein Schreiben des Bundesverkehrsministeriums vom 18. August 1972 an den Verband Deutscher Reeder wird nun auch jenen Seeschiffen das Ausflaggen ermöglicht, die mit Bundeshilfe gebaut wurden oder die Steuererleichterungen in Anspruch genommen hatten. Das führte dazu, daß erstmals in der Nachkriegsgeschichte der deutschen Seeschiffahrt ein alarmierender Tonnagerückgang und vor allen Dingen ein Rückgang der Schiffseinheiten zu verzeichnen ist, der die Substanz der seemännischen Arbeitsplätze erheblich gefährdet, die Situation der Werften und Arbeitsplätze dort verschlechtert und im Krisenfall eine Versorgungslücke wegen unzureichenden Schiffsraumes verursacht. Dies alles, nachdem seit 1949 mit erheblichen Steuermitteln und zeitweiligem Lohnverzicht der Seeleute diese Flotte überhaupt möglich wurde.

In den Jahren 1971 und 1972 haben 637 seegehende deutsche Handelsschiffe (ohne Fischereifahrzeuge) mit rd. 2,6 Mio BRT die Flagge gewechselt. Von diesen Abgängen ins Ausland sind 416 Schiffe mit rd. 1,5 Mio BRT verkauft worden. Solche Verkäufe, die meist ältere Tonnage betreffen, gehören seit Jahrzehnten zum üblichen Schiffahrtsgeschäft.

Demgegenüber sind 322 Schiffe – überwiegend Neubauten – mit rd. 2,1 Mio BRT neu dazugekommen. Unter Berücksichtigung der 1971 relativ hohen Abwrackungen sowie der Totalverluste hat die deutsche Handelsflotte in den beiden Jahren 1971 und 1972 um 447 Schiffe mit rd. 600 000 BRT abgenommen.

Druck: Thenée Druck KG, 53 Bonn, Tel.: (02221) 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 53 Bonn-Bad Godesberg 1, Postfach 821, Goethestr. 56, Tel. (02221) 36 35 51

Wenn man die Zahlen der Zugänge und der Abgänge miteinander vergleicht, ist leicht erkennbar, daß die neu hinzugetretenen Schiffe im Durchschnitt eine höhere Tonnage aufweisen als die ausgeschiedenen. Bei einem rechnerischen Durchschnitt von rd. 1300 BRT für jedes aus der deutschen Tonnage ausgeschiedene Schiff ist eine Besatzung von durchschnittlich 30 Mann je Schiff von den Fragestellern zu hoch angesetzt. Aufschluß über den Rückgang der Arbeitsplätze kann deshalb nur die Entwicklung des tatsächlichen Personalbestands in der deutschen Seeschiffahrt geben, der sich von 49 085 Beschäftigten am 1. Januar 1971 auf 39 315 am 1. Januar 1973, also um 9770 Beschäftigte verminderte.

Durch das an die Schiffahrtsverbände gerichtete Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 18. August 1972 hat sich nichts an dem Grundsatz geändert, daß mit Bundesmitteln geförderte Schiffe die Bundesflagge zu führen haben. Das Schreiben eröffnet den Reedern vielmehr lediglich, daß der Bund auf die sofortige Rückzahlung einer früher gewährten Neubauhilfe in den Fällen verzichten wird, in denen das geförderte Schiff im Rahmen einer im internationalen Schiffahrtsgeschäft möglichen und auch nach dem deutschen Flaggenrechtsgesetz zulässigen Bareboat-Vercharterung vorübergehend für einen auf äußerstenfalls zwei Jahre befristeten Zeitraum eine ausländische Flagge führt. Von dieser Möglichkeit ist nach dem Stand vom 19. April 1973 bisher für 18 Schiffe Gebrauch gemacht worden.

So bedauerlich der damit verbundene Verlust von Arbeitsplätzen ist, so kann aber keine Rede davon sein, daß gerade die Regelung im Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 18. August 1972 „zu einem alarmierenden Tonnagerückgang der deutschen Seeschiffahrt geführt habe". Die große Zahl der „Ausflaggungen" betrifft vielmehr Schiffe, die entweder nicht durch Bundeshilfen gefördert oder für die Bundeshilfen zurückgezahlt worden sind und bei denen deshalb keine rechtliche Handhabe besteht, das Ausflaggen zu verhindern.

Von der in diesem Zusammenhang oft genannten Gesamttonnage müssen im übrigen die Schiffe ausgenommen werden, die wegen Überalterung und Unwirtschaftlichkeit oder als Folge des Strukturwandels mit der Entwicklung größerer und schnellerer Einheiten oder der Container- und Lashschiffahrt ohnehin in das Ausland verkauft werden müssen und durch der Zahl nach erheblich weniger, aber leistungsfähigere moderne Schiffe ersetzt werden. Insoweit ist der Rückgang der deutschen Seeschiffstonnage und der damit zwangsläufig verbundene Verlust von Arbeitsplätzen zumindest teilweise eine unmittelbare Folge des lebhaften Strukturwandels in der internationalen Seeschiffahrt. Vergleichbare Entwicklungen sind deshalb auch bei den Handelsflotten anderer westlicher Schiffahrtsländer zu verzeichnen.

Im übrigen wird die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

1. Welches sind die Gründe für die Flottenabwanderung, und was gedenkt die Bundesregierung zu unternehmen, um ihr Einhalt zu gebieten?

Die Frage nach den Gründen für den Flaggenwechsel, soweit er über den üblichen Tonnageerneuerungsprozeß hinausgeht, ist bereits Gegenstand einer Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU vom 3. Februar 1972 – Drucksache VI/3107 – gewesen und von der Bundesregierung am 7. März 1972 – Drucksache VI/3241 – beantwortet worden. Dabei konnte im wesentlichen auf den eingehenden Bericht des ad hoc-Ausschusses „Flaggenwechsel" des Seeverkehrsbeirates vom 26. November 1971 Bezug genommen werden. Dieser Bericht ist damals zahlreichen interessierten Abgeordneten und insbesondere auch dem Ausschuß für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen des Deutschen Bundestages zugeleitet worden. Die Bundesregierung geht davon aus, daß der Bericht auch den Fragestellern bekannt oder zugänglich ist. Auf diesen Bericht möchte die Bundesregierung verweisen, da die darin getroffenen Feststellungen über die Gründe für den Flaggenwechsel im wesentlichen fortgelten.

Der Bericht hatte die Abgabe unwirtschaftlicher Tonnage als Hauptgrund für die Schiffsverkäufe genannt und auf das Mißverhältnis zwischen Kostensteigerungen und Einnahmeminderungen in der deutschen Seeschiffahrt hingewiesen. Ein Tendenzumschwung ist gegenwärtig noch nicht zu erkennen. Der seit einiger Zeit zu verzeichnenden Frachtratenverbesserung stehen die für die Seeschiffahrt nachteiligen Folgen der jüngsten währungspolitischen Maßnahmen gegenüber.

Da die Ursachen für den unter schiffahrts- und sozialpolitischen Gesichtspunkten bedauerlichen Flaggenwechsel im wesentlichen darauf beruhen, daß der Betrieb der Schiffe unter den gewählten fremden Flaggen aus einer Reihe von Gründen beträchtlich billiger als unter der Bundesflagge ist, die Ursachen also wirtschaftlicher Natur sind, könnte dieser Entwicklung durch dirigistische, aber die Ursachen nicht beseitigende Maßnahmen kaum Einhalt geboten werden. Erfolgversprechend sind deshalb nach Auffassung der Bundesregierung nur Maßnahmen, die geeignet sind, die Kostenunterschiede beim Betrieb der Schiffe unter der Bundesflagge und billigeren Flaggen auf ein erträgliches Maß zu mildern. Das kann durch Gewährung von direkten und indirekten Subventionen als teilweisen Kostenersatz oder durch Maßnahmen zur Kostensenkung geschehen.

Die Bundesregierung geht beide Wege. Sie gewährt einerseits eine Reihe von Steuervergünstigungen und finanzielle Hilfen in Form von Neubauzuschüssen, andererseits prüft und fördert sie gemeinsam mit den Schiffahrtsverbänden und Gewerkschaften laufend die Möglichkeiten von weiteren Rationalisierungs- und Kosteneinsparungsmaßnahmen. Als Beispiele dafür sind die erfolgversprechenden Erprobungen mit reduzierten Mehr-

zweckbesatzungen und ein Forschungsauftrag des Bundesministers für Verkehr zu nennen, der unter Berücksichtigung von Schiffssicherheit und Arbeitsschutz dem Gesetzgeber Entscheidungshilfen für die Festlegung einer funktionsgerechten Schiffsbesetzung geben soll.

2. Wie begründet die Bundesregierung vor allem dem Steuerzahler gegenüber das Verbringen deutscher Seeschiffe unter fremde Flagge, die mit Hilfe von Steuererleichterungen oder direkten Subventionen gebaut wurden, auch im Hinblick auf das Schreiben des Verkehrsministers vom 18. August 1972 an den Verband Deutscher Reeder?

Die in der Einleitung bereits beschriebene Regelung im Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 18. August 1972 muß als eine Not- und Übergangsmaßnahme verstanden werden, die getroffen worden ist, um Schiffahrtsbetrieben das Durchstehen einer allgemeinen und ungewöhnlich schlechten Schiffahrtskonjunktur, wie sie sich aus dem Zusammentreffen niedriger Frachtraten, hoher Kostensteigerungen und DM-aufwertungsbedingter Mindereinnahmen ergab, zu erleichtern und sie auch möglichst davon abzuhalten, ihre Schiffe nach Rückzahlung gewährter Bundeshilfen endgültig unter fremde Flaggen zu bringen. Ohne diese vorübergehende und mit einem Widerrufsvorbehalt versehene Ausnahmeregelung hätte außerdem nach Lage der Dinge damit gerechnet werden müssen, daß manche Reedereien ihre laufenden finanziellen Verpflichtungen ohne zusätzliche staatliche Hilfen nicht mehr hätten erfüllen können und sich infolgedessen von den Schiffen hätten trennen müssen. Die Bundesregierung ist deshalb der Auffassung, daß eine Versagung der Ausnahmeregelung nicht zur Erhaltung der Arbeitsplätze, sondern eher dazu geführt hätte, daß diese Schiffe sofort und endgültig der deutschen Flagge verloren gegangen wären, während die Reeder jetzt verpflichtet sind, ihre Schiffe spätestens nach zwei Jahren unter die Bundesflagge zurückzubringen, wenn sie die Rückzahlung der Bundeshilfen vermeiden wollen.

Die Bundesregierung hofft, daß die weitere Entwicklung der Schiffahrtskonjunktur in Verbindung mit den fortgesetzten und verbesserten Förderungsmaßnahmen der Bundesregierung zu Gunsten der deutschen Seeschiffahrt es erlauben wird, die mit dem Schreiben vom 18. August 1972 aus wohlerwogenen Gründen getroffene Ausnahmeregelung aufzuheben.

Für die Inanspruchnahme der Sonderabschreibungsmöglichkeiten nach § 51 Abs. 1 Buchstabe w EStG ist ausnahmslos Voraussetzung, daß die Schiffe in einem inländischen Seeschiffsregister eingetragen sind.

3. Wird die Bundesregierung die durch die ständig weiter aufgewertete Deutsche Mark bzw. den abgewerteten Dollar besonders betroffene Seeschiffahrt aus dem Bardepotgesetz herausnehmen

a) wenn ja, warum ist es bis heute noch nicht erfolgt,

b) wenn nein, weshalb nicht?

Die Bundesregierung hat der besonderen Lage der deutschen Seeschiffahrt in gewissem Umfang bereits bei Einführung der Bardepotpflicht durch eine Ausnahmeregelung Rechnung getragen: Nach § 69 b Abs. 1 Nr. 6 der Außenwirtschaftsverordnung bleiben Kredite bardepotfrei, soweit sie dazu dienen, die bei der Durchführung des Schiffsverkehrs in fremden Wirtschaftsgebieten dort entstehenden Kosten zu decken. Ob eine darüber hinausgehende Freistellung der Schiffahrtsunternehmen trotz stabilitätspolitischer Bedenken möglich ist, kann zur Zeit noch nicht abschließend gesagt werden.

4. Was gedenkt die Bundesregierung zu unternehmen, um die Flaggendiskriminierung, als weitere Ursache für das Ausflaggen, abzuwehren?

Gegen Flaggendiskriminierung oder Flaggenprotektionismus, die sicher in manchen Fällen für den Flaggenwechsel mitursächlich sind, hat die Bundesregierung in jüngster Zeit folgende Maßnahmen und Initiativen ergriffen:

Zusammen mit den anderen Ländern der Consultative Shipping Group (12 westeuropäische Länder und Japan) untersucht die Bundesregierung zur Zeit neue und wirksame Maßnahmen, um die Reeder und Seeverlader gegen Flaggenprotektionismus zu schützen. Das neue Konzept soll zu gegebener Zeit von einer Verkehrsministerkonferenz der Consultative Shipping Group verabschiedet werden.

Die Bundesregierung wird sich dafür einsetzen, daß der OECD-Liberalisierungskodex diesem neuen Konzept angepaßt wird.

Zur Abwehr des Flaggenprotektionismus wird die Bundesregierung ferner die Beteiligung deutscher Seeschiffahrtsunternehmen an internationalen Ladungsaufteilungsabkommen durch einen neuen Paragraphen 44 b der AWV unter Genehmigungsvorbehalt stellen. Diese neue Maßnahme wird Anfang Mai 1973 in Kraft treten. Ihre Vereinbarkeit mit dem Liberalisierungskodex ist von den Mitgliedern des Seeschiffahrtsausschusses der OECD bereits anerkannt worden. Sie soll die Verhandlungsposition deutscher Reeder gegenüber regierungsabhängigen ausländischen Seeschiffahrtsunternehmen stärken und die angemessene Beteiligung der deutschen Seeschiffahrtsunternehmen am Linienverkehr sichern.

Die Bundesregierung bemüht sich außerdem, eine eindeutige Zuständigkeit der EG-Kommission zur Vereinbarung von Nichtdiskriminierungsklauseln für die Seeschiffahrt in den Handelsverträgen der EG zu erwirken.

In den Handelsvertragsverhandlungen der EG mit einigen südamerikanischen Staaten hat sich die Bundesregierung mit besonderem Nachdruck dafür eingesetzt, daß die unbefriedigende

Situation im Seeverkehr mit diesen Ländern erörtert und durch geeignete Erklärungen bzw. Abmachungen verbessert wird.

Neben diesen besonderen Initiativen laufen die bisherigen Bemühungen der Bundesregierung, die Wettbewerbsfreiheit der deutschen Seeschiffahrt durch Klauseln in Schiffahrts-, Kapitalhilfe- und sonstigen Abkommen zu schützen und akute Schwierigkeiten auf diplomatischem Wege zu lösen.

5. Was wird die Bundesregierung konkret unternehmen, um eine weitere Arbeitslosigkeit deutscher Seeleute und der bisher noch in der deutschen Seeschiffahrt Beschäftigten zu verhindern?

6. In welchem Umfange hat die Bundesregierung bis heute für die 11 000 (in zwei Jahren!) in der deutschen Seeschiffahrt nicht mehr beschäftigten Seeleute Sorge getragen, und was wird getan für die, deren Entlassungen aufgrund einer weiteren Flottenabwanderung und der im Flußbefindlichen Rationalisierung der Flotte zu erwarten ist?

Wie bereits in der Einleitung ausgeführt, nahm das Personal in der deutschen Seeschiffahrt (ohne Fischerei) zwischen dem 1. Januar 1971 und dem 1. Januar 1973 um 9770 Beschäftigte ab. Hierbei handelte es sich um 591 Kapitäne und nautische Schiffsoffiziere, 519 maschinentechnische Schiffsoffiziere, 121 andere Offiziere (im wesentlichen Funker) und 8539 Mannschaften.

Bei den Schiffsoffizieren hat der Umstand, daß in dem genannten Zeitraum die Zahl der Arbeitsplätze für Offiziere wesentlich stärker zurückgegangen ist als der Bestand an Offizieren, dazu geführt, daß sich der immer noch vorhandene Fehlbestand an Patentinhabern verminderte. Während der Fehlbestand am 1. Januar 1971 bei Nautikern etwa 20 %, bei den maschinentechnischen Schiffsoffizieren etwa 22 % betrug (insoweit verweist die Bundesregierung auf die Antwort auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Müller-Hermann u. a. vom 30. April 1971, Drucksache VI/2140, Frage 5), beläuft er sich z. Z. auf etwa 5 % bei Nautikern und etwa 8 % bei den maschinentechnischen Schiffsoffizieren. Die Freisetzung der 9770 Beschäftigten hat sich im übrigen auf zwei Jahre verteilt. Verschiedene die Arbeitsmarkt- und Wirtschaftsstruktur verbessernde Maßnahmen der Bundesregierung und der allgemein angespannte Arbeitsmarkt im Binnenland haben die Beschäftigungsmöglichkeiten für ausscheidende Seeleute nachhaltig gefördert.

Um die Arbeitsvermittlung von Seeleuten so wirksam wie möglich zu machen, hat die Bundesanstalt für Arbeit in Vollzug des Arbeitsförderungsgesetzes mit Wirkung vom 1. Januar 1970 die gesamte Arbeitsvermittlung für Seeleute übernommen. Dazu wurden bei den Arbeitsämtern im Küstenbereich 12 Fachvermittlungsstellen unter der traditionellen Bezeichnung „Heuerstellen" eingerichtet.

Bis zum 31. Dezember 1969 oblag die Arbeitsvermittlung von seemännischem Personal im Mannschaftsstande den unter der

Aufsicht der Bundesanstalt für Arbeit tätigen „Seemännischen Heuerstellen".

Die neue Regelung bringt für Seeleute und Reeder erhebliche Verbesserungen. Die der Bundesanstalt für Arbeit nach dem Arbeitsförderungsgesetz zur Verfügung stehenden vielfältigen Dienstleistungen und Förderungsmöglichkeiten (insbesondere Arbeitsberatung, überbezirklicher Vermittlungsausgleich, Leistungen zur Förderung der Arbeitsaufnahme, Förderung der beruflichen Bildung) kommen nunmehr auch diesem Personenkreis voll zugute. Die Vermittlungsergebnisse konnten gegenüber denen der früheren Seemännischen Heuerstellen zum Teil stark verbessert werden. So erzielten die Heuerstellen der BA in der Zeit vom 1. Januar 1970 bis 30. Juni 1972 rd. 80 000 Vermittlungen. Ende des 4. Quartals standen 1554 Arbeitsuchenden – zu einem erheblichen Teil nicht arbeitslosen Seeleuten – 1087 Stellenangebote gegenüber. Im gleichen Quartal wurden über 6000 Vermittlungen erzielt. Nach einer Verordnung des Bundesministers für Arbeit und Sozialordnung zum Arbeitsförderungsgesetz wurden bei den Arbeitsämtern mit Fachvermittlungsstellen für Seeleute Fachausschüsse eingerichtet, die sich je zur Hälfte aus Vertretern der Seeleute und der Reeder zusammensetzen. Aufgrund ihrer besonderen Sachkenntnis wirken die Fachausschüsse mit praktischen Hinweisen und beratender Tätigkeit darauf hin, daß die Fachvermittlungsstellen für Seeleute bei der Durchführung ihrer Aufgaben den besonderen Belangen der Seeleute und der Seeschiffahrt Rechnung tragen. Die erwähnten Dienstleistungen der Bundesanstalt für Arbeit stehen auch den aus der Seeschiffahrt ausscheidenden Seeleuten voll zur Verfügung. Diese Arbeitnehmer werden je nach ihrer bisherigen Tätigkeit an Bord an die für vergleichbare Landberufe zuständigen Dienststellen der Bundesanstalt (Arbeitsämter, Landesstellen für Arbeitsvermittlung, Zentralstelle für Arbeitsvermittlung) herangeführt. Dort wird alles Notwendige veranlaßt, um – ggf. unter gezieltem Einsatz der Hilfen nach dem Arbeitsförderungsgesetz – den bestmöglichen beruflichen Ansatz der Bewerber zu verwirklichen.

Darüber hinaus sind im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" die an die Nord- und Ostsee angrenzenden Gebiete in drei Regionale Aktionsprogramme („Schleswig-Unterelbe", „Holstein" und „Nordwest-Niedersachsen") zusammengefaßt worden. Im Rahmen dieser Aktionsprogramme wird die Schaffung neuer Arbeitsplätze durch Errichtung und Erweiterung gewerblicher Produktionsbetriebe und im Fremdenverkehrsgewerbe, die Sicherung vorhandener Arbeitsplätze durch Umstellung und grundlegende Rationalisierung gewerblicher Produktionsbetriebe gefördert. Außerdem sind infra-strukturelle Maßnahmen zur Geländeerschließung, zum Ausbau kommunaler Infrastruktur und von öffentlichen Fremdenverkehrseinrichtungen sowie von Ausbildungs-, Fortbildungs- und Umschulungsstätten vorgesehen.

Insgesamt werden für diese Zwecke in den drei Aktionspro-

grammen 875,6 Mio DM für die Jahre 1973 bis 1976 bereitgestellt und 106 000 Arbeitsplätze geschaffen bzw. 70 760 Arbeitsplätze gesichert.

7. Was gedenkt die Bundesregierung zu tun, um die soziale Sicherheit auch für jene Seeleute zu gewährleisten, die aufgrund des seemännischen Arbeitsmarktes gezwungen sind, auf Schiffen Dienst zu tun, die sich noch unter deutscher Disposition befinden, aber nicht mehr die Bundesflagge führen, zumal diese Seeleute auch von der deutschen Steuergesetzgebung voll herangezogen werden (im sozial- und arbeitsrechtlichen Bereich z. B. Arbeitslosenversicherung, Unfallversicherung, Kündigungsschutz etc.)?

Ein Seeschiff unterliegt nach allgemeinen Regeln des Völkerrechts grundsätzlich der Rechtsordnung des Flaggenstaates, gegen dessen Willen die Anwendung von Rechtsvorschriften eines anderen Staates nicht erzwungen werden kann. Der Erlaß deutscher Arbeitsgesetze für unter fremder Flagge fahrende Seeschiffe würde einen Eingriff in die Souveränität des fremden Staates darstellen. Bis zu einem gewissen Grad – soweit nämlich die Rechtsordnung des Flaggenstaates dem nicht entgegensteht – können jedoch die Arbeitsverträge des Schiffspersonals durch einzelvertragliche Vereinbarungen dem deutschen Arbeitsrecht unterworfen werden, wovon auch Gebrauch gemacht wird.

Allerdings sind Seeleute, die im Bundesgebiet von deutschen Unternehmern angeheuert und für begrenzte Zeit zur Dienstleistung auf Schiffe unter ausländischer Flagge entsandt werden, über die der Unternehmer die Disposition hat, in der Regel wie Inlandsbeschäftigte sozial- und arbeitslosenversichert (sog. Ausstrahlung). Insoweit gelten grundsätzlich auch die deutschen arbeitsrechtlichen Vorschriften.

8. Ist die Bundesregierung bereit, die nach dem Betriebsverfassungsgesetz gegebenen Mitbestimmungsrechte und die übrige betriebsrätliche Arbeit auch auf die staatlich geförderten Schiffe auszudehnen, die sich noch unter deutscher Disposition befinden, aber nicht mehr die Bundesflagge führen?

Das Betriebsverfassungsgesetz ist nach seinem § 114 im Bereich der Seeschiffahrt nur auf Schiffe anzuwenden, die die Bundesflagge führen.

Das in der Antwort zu Frage 7 in Absatz 1 Gesagte gilt auch hier.

9. Ist die Bundesregierung bereit – auch im Hinblick auf die bereitgestellten 150 Mio DM für den deutschen Tankerbau –, finanzielle Förderungsmaßnahmen nur solchen Reedereien zugute kommen zu lassen, die zukünftig ihre Schiffe langfristig unter deutscher Bundesflagge betreiben wollen und diese Fahrzeuge dann auch im personellen Bereich nach deutschen

Bedingungen betreiben, vor allem im Hinblick auf die diskriminierenden Niedrigstheuern der aus der dritten Welt kommenden Seeleute?

Wie bisher schon – von der in der Einleitung und der Antwort auf die Frage 2 dargestellten begrenzten und befristeten Ausnahmeregelung abgesehen – wird die Bundesregierung auch künftig die finanzielle Förderung von Seeschiffen – und in besonderem Maße beim Tankerprogramm – davon abhängig machen, daß sie langfristig unter der Bundesflagge betrieben werden. Diese Schiffe unterliegen damit allen deutschen Schiffssicherheits-, Besetzungs- und Arbeitsschutzvorschriften. Eine staatliche Einflußnahme auch auf die Heuern würde dagegen im Widerspruch zur Tarifautonomie der Sozialpartner stehen.

Die Bundesregierung hält es jedoch aus Rechts- und Zweckmäßigkeitsgründen nicht für möglich, finanzielle Förderungsmaßnahmen künftig nur noch solchen Reedereien zugute kommen zu lassen, die auch alle nicht durch Bundesmittel geförderten Schiffe ihrer Flotten unter der Bundesflagge betreiben. Unsere Wirtschaftsordnung erlaubt – und fördert sogar teilweise – Investitionen und die Errichtung von Produktionsstätten inländischer Unternehmen im Ausland. Diesen Tatbeständen ist der Betrieb deutscher Schiffe unter ausländischen Flaggen vergleichbar und es wäre deshalb schon rechtlich kaum vertretbar, deutsche Schiffahrtsunternehmen, die von diesen der gewerblichen Wirtschaft sonst zugestandenen Möglichkeiten Gebrauch machen, nur deshalb von den Schiffahrtsförderungsmaßnahmen schlechthin auszuschließen.

Auch unter wirtschafts- und schiffahrtspolitischen Gesichtspunkten wäre es nicht zweckmäßig, Schiffahrtsunternehmen dahin zu drängen, die für einen Betrieb unter der Bundesflagge unwirtschaftlich gewordenen Schiffe ohne Rücksicht auf die entstehenden Verluste in der bisherigen Form weiter zu betreiben. So gibt es wohl keine namhafte deutsche Reederei, die aus diesen Gründen nicht schon Schiffe in der einen oder anderen Weise unter anderen Flaggen betrieben hat oder betreibt, um so in eigener Verantwortung die Leistungsfähigkeit des Gesamtunternehmens zu erhalten oder zu stärken und damit unter Umständen erst die Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß der langfristige Einsatz der vom Bund geförderten und zur Führung der Bundesflagge verpflichteten Schiffe auch tatsächlich gewährleistet ist.

10. Wenn die Bundesregierung mit erheblichen Beträgen kooperationsbereite Reeder fördert, ist sie dann auch bereit, für die in der Seeschiffahrt beschäftigten Seeleute eine ganz nennenswert verbesserte Werbungskostenpauschale einzuführen, da bekanntlich diese Seeleute ganz erhebliche Berufsnebenkosten haben?

Die steuerliche Behandlung der Seeleute auf deutschen Schiffen ist auf Grund einer gemeinsamen Eingabe der Tarifpartner der Seeschiffahrt noch im vergangenen Jahr Gegenstand einer eingehenden Erörterung des Bundesfinanzministeriums mit den

obersten Finanzbehörden der Länder gewesen. Dabei hat sich ergeben, daß die Verhältnisse in der Seeschiffahrt derart unterschiedlich sind, daß die Einführung eines besonderen Werbungskosten-Pauschbetrags zur Abgeltung der berufsbezogenen Aufwendungen von Seeleuten nicht gerechtfertigt erscheint. So entstehen beispielsweise Seeleuten auf einem in der Ostsee im Liniendienst eingesetzten Schiff nicht die Aufwendungen wie Seeleuten in der weltweiten Trampschiffahrt oder auf Kreuzfahrten mit Fahrgastschiffen.

Es wäre im übrigen verfehlt, die Festsetzung eines besonderen Werbungskosten-Pauschbetrags als Mittel zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Seeleute anzusehen. Ein Werbungskosten-Pauschbetrag hat lediglich den Zweck, den Einzelnachweis der durch die Berufsausübung tatsächlich entstehenden Aufwendungen bis zu einer bestimmten Höhe entbehrlich zu machen. Übersteigen die tatsächlichen Aufwendungen den Pauschbetrag, können sie ohne weiteres als Werbungskosten steuerlich geltend gemacht werden. Diese allgemeine Regelung gilt auch für Seeleute. Darin, daß ein besonderer Werbungskosten-Pauschbetrag für Seeleute nicht eingeführt wird, kann daher keine steuerliche Benachteiligung der Seeleute gesehen werden.

11. Was gedenkt die Bundesregierung im Hinblick auf den Internationalen Schiffssicherungsvertrag zu unternehmen, um die Gefährdung deutscher Seeschiffe durch unzureichend bemannte und ungenügend gesicherte Seeschiffe anderer Nationen auf hoher See und in deutschen Hoheitsgewässern zu unterbinden?

Die Bundesregierung ist natürlich bemüht, die Gefährdung deutscher Seeschiffe abzuwehren, wobei allerdings zu beachten ist, daß dies praktisch und rechtlich sehr schwierig ist. Die Bundesregierung hat nach geltendem Völkerrecht keinen unmittelbaren Einfluß auf die Bemannung und die Sicherheit ausländischer Schiffe auf Hoher See. Auch in deutschen Hoheitsgewässern räumen der Internationale Schiffssicherheitsvertrag wie auch das Internationale Freibordübereinkommen den inländischen Behörden nur begrenzte Kontrollbefugnisse ein. Sie beschränken sich auf die Feststellung, ob ein Schiff die nach den vorgenannten internationalen Übereinkommen vorgeschriebenen Zeugnisse besitzt. Ein polizeiliches Einschreiten, das zum Festhalten des Schiffes führen kann, ist nur möglich, wenn diese Zeugnisse nicht mitgeführt werden, oder wenn offensichtliche Mängel erkennbar werden, die die Annahme rechtfertigen, daß der Zustand des Schiffes oder seiner Ausrüstung im wesentlichen nicht den Angaben des Zeugnisses entspricht. Die Festhalteverfügung kann mit Auflagen verbunden werden, die sicherstellen, daß das Schiff ohne Gefahr für Fahrgäste oder Besatzung die Weiterfahrt antreten kann.

Die Bundesregierung war und ist jedoch in jeder nur möglichen Weise bemüht, ihren Einfluß in internationalen Organisationen für eine allgemeine Verbesserung der Schiffssicherheitsbestim-

mungen einzusetzen. Diese aktive und oft auch initiative Mitwirkung erstreckt sich auch auf Maßnahmen zum schnellen Inkrafttreten von Konventionen oder Änderungen und auf solche, die der effektiven Durchführung internationaler Verträge in allen Ländern dienen. So hat die Bundesregierung – gemeinsam mit einigen anderen Ländern – erst vor kurzem im Rahmen der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrts-Organisation (IMCO) dafür gesorgt, daß neue Prinzipien für das schnelle internationale Inkrafttreten sicherheitstechnischer Bestimmungen beschlossen wurden.

12. Beabsichtigt die Bundesregierung unter diesen Umständen eine Änderung des Flaggenrechtsgesetzes durchzuführen, in der Hinsicht, daß ohne Zustimmung der Bundesregierung ein Flaggenwechsel nicht mehr gestattet wird?

Nein.

Im Rahmen unserer marktwirtschaftlichen Ordnung fällt die Investitions- und Standortentscheidung, zu der auch die Flaggenwahl des Reeders gehört, in den unternehmerischen Entscheidungsbereich. Der Staat sollte in diesen Bereich nur bei drohenden schwerwiegenden gesamtwirtschaftlichen Nachteilen eingreifen. Wollte die Bundesregierung gleichwohl einen Flaggenwechsel an einschränkende gesetzliche Bedingungen knüpfen – nur solche kämen in diesem Zusammenhang in Betracht –, wäre das unter den schon in der Antwort zur Frage 9 hervorgehobenen Grundsätzen rechtlicher und wirtschaftlicher Gleichbehandlung nicht vertretbar. Wollte man dennoch solche Maßnahmen ergreifen, würde sich sofort die Frage nach dem wirtschaftlichen Ausgleich von Nachteilen für die betroffenen Unternehmen stellen.

13. Hat die Bundesregierung ein umfassendes schiffahrtspolitisches Konzept, und, wenn ja, wie sieht das aus?

Das schiffahrtspolitische Konzept der Bundesregierung ist in dem Beschluß vom 31. Oktober 1972 über schiffahrtspolitische Leitsätze und Maßnahmen niedergelegt. Danach ist die Bundesregierung bestrebt, durch geeignete und gesamtwirtschaftlich vertretbare Maßnahmen die Voraussetzungen für den Betrieb einer qualitativ hochwertigen und leistungsfähigen Handelsflotte auf privatrechtlicher Grundlage durch wirtschaftlich gesunde Unternehmen zu schaffen bzw. zu erhalten und zu verbessern. Die diesem Ziel dienenden Maßnahmen bestehen zur Zeit aus der Bereitstellung namhafter Bundesmittel für die laufende und gezielte Modernisierung der Handelsflotte durch Schiffsneubauten, aus einer Reihe steuerlicher Vergünstigungen für die Seeschiffahrt und aus den ständigen Bemühungen um einen verstärkten Schutz der Handelsflotte gegen den Flaggenprotektionismus anderer Länder.

Die im Entwurf des Bundeshaushaltsplans 1973 für gezielte Neubauhilfen in Form von Schiffbauzuschüssen vorgesehene Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 250 Mio DM, wovon 150 Mio DM für ein besonderes Tankerprogramm bestimmt sind, übersteigt die entsprechenden Ansätze der vergangenen Jahre erheblich. Die dadurch gestärkte Investitionsbereitschaft deutscher Reeder wird sich zugleich auf die Beschäftigungslage der deutschen Werftindustrie förderlich auswirken.

Auf steuerlichem Gebiet ist eine Verbesserung der einkommen- und gewerbesteuerlichen Behandlung der Seeschiffahrtsunternehmen sowie die Verlängerung der geltenden Sonderabschreibungsregelung im Rahmen eines Zweiten Steueränderungsgesetzes 1973 vorgesehen.

Wegen der Maßnahmen und Initiativen, welche die Bundesregierung zur Abwehr des Flaggenprotektionismus ergriffen hat, wird auf die Antwort zur Frage 4 verwiesen.

Für die Konzeption der weiteren Schiffahrtspolitik werden wichtige Erkenntnisse erwartet aus einem Gutachten der Treuarbeit und des Batelle-Instituts über „Einzel- und gesamtwirtschaftliche Entwicklungstendenzen in der deutschen Seeschiffahrt", das der Bundesminister für Verkehr auf Beschluß des Haushaltsausschusses des 6. Deutschen Bundestages in Auftrag gegeben hat und für das ein wesentlicher Zwischenbericht bereits im Mai dieses Jahres erwartet wird.

Um auch die gesellschaftspolitische Komponente bei der Förderung der deutschen Seeschiffahrt zu unterstreichen, ist vor kurzem zwischen dem Bundesminister für Verkehr und den Gewerkschaften vereinbart worden, sie künftig in geeigneter Weise bei der Aufstellung der Schiffahrtsförderungsprogramme zu beteiligen.